





KI im Flugzeugbau • Interview: LBA in der Kritik • Ausflug nach Texel





A50 JUNIOR TOUR 2025

14.000 Kilometer. 12 Länder. 1 Ultraleichtflugzeug.



Zurück aus den Wolken - ein Abenteuer, das Geschichte schreibt

In diesem Sommer wurde ein Traum Wirklichkeit: Die A50 Junior flog auf den Spuren der legendären Europa-Flüge der 1930er Jahre – in 42 Tagen quer über den Kontinent, mit allen Sinnen und im Geist der Pioniere. Was als Hommage begann, wurde zu einem Meilenstein: Über 14.000 Kilometer, mit Präzision, Leidenschaft und Teamgeist gemeistert.

Ein neues Kapitel europäischer Luftfahrtgeschichte.



iunkersaircraft.com

Ärger mit dem LBA – eine unendliche Geschichte?

Jede Wahrheit braucht einen Mutigen, der sie ausspricht. In Bezug auf das Referat L6 des Luftfahrt-Bundesamtes ist es mit der Juristin Nina Coppik eine Mutige, die die Missstände, die dort vorherrschen und die vielen Berufs- und Freizeitpiloten zu schaffen machen, öffentlich anprangert. Ich sollte als Journalist skeptisch sein angesichts ihrer Aussagen, mich immer wieder fragen: Kann das überhaupt sein? Kann es stimmen, was diese Frau behauptet? Allerdings - in diesem Fall ist es anders. Denn das Bild von Hybris, Ignoranz und zweifelhafter Rechtsauffassung der LBA-Mediziner und das offensichtliche Desinteresse beziehungsweise der Kontrollverlust bei Abteilungs-, Referats- und Behördenleitung, die im Gespräch mit Nina Coppik deutlich werden, bestätigen nur das, was mir befreundete Piloten, Fliegerärzte und Juristen seit Jahren im Vertrauen erzählen. Das ausführliche Interview zu den Beweggründen für Coppiks Ausstiegs beim LBA ist ab Seite 72 zu lesen. Zudem möchte ich auf unsere Umfrage zu dem Thema hinweisen. Damit wollen wir die Missstände in Daten überführen. Ich bitte betroffene Piloten, Fliegerärzte und Juristen, daran teilzunehmen, damit wir mit fundierten Zahlen arbeiten können, wenn wir die nächsten Anfragen ans LBA oder ans Verkehrsministerium richten.

Vom Behördenärger hin zu schönen Dingen: Nach sechs Jahren Pause fand auf der Hahnweide bei Kirchheim unter Teck wieder ein Oldtimertreffen statt. Mehr als 300 Gastflugzeuge und über 30 000 Besucher festigten den Ruf des in der Szene unter der Abkürzung OTT bekannten Events als größte Veranstaltung für historische Flugzeuge auf dem europäischen Festland. Das Besondere dabei: Dieses Mega-Ereignis gibt es nur, weil ein kleines Kernteam des Ausrichtervereins Fliegergruppe Wolf Hirth - an dieser Stelle seien Stefan Kessler, Jan Denzel und Tim Sigel persönlich genannt, auch wenn sie eigentlich lieber im Verborgenen agieren - ehrenamtlich eineinhalb Jahre Vorbereitungszeit auf sich nimmt, um Showacts zu buchen und das ganze Drumherum mit Infrastruktur, Gastronomie und Feuerwehr sowie hunderte Helfer in den Tagen vor, während und nach dem OTT zu orchestrieren. Das verdient höchsten Respekt und zeigt, dass sich nicht alles kommerzialisieren lässt, gerade in der Allgemeinen Luftfahrt. Übrigens: Im Gegensatz zum ersten Absatz dieses Textes beschreiben die OTT-Macher ihre Zusammenarbeit mit der zuständigen Landesluftfahrtbehörde als partnerschaftlich und ergebnisorientiert. Generelles Schimpfen auf die Ämter ist also unangebracht!

Zum Schluss noch ein wichtiger Hinweis: Wir haben Ende Oktober! Sie wissen, was das bedeutet. Bis zum Fest sind es noch zwei Monate, und es wird Zeit, sich Gedanken zu machen, was man seinen Liebsten unter den Baum legen kann. Um

Ihnen die Qual der Wahl zu erleichtern, haben wir uns ein bisschen umgeschaut und geben ab Seite 62 Tipps für coo-

le Fliegergeschenke.

Mitarbeit an dieser Ausgabe:



Jan Reineke flog als Sportsoldat und Wettbewerbspilot fünf Jahre eine LS4. In seinem Artikel lässt er die Zeit mit dem beliebten Clubklasse-Muster Revue passieren und stellt fest: "Alles richtig gemacht!"



Mark Juhrig hat sich intensiv mit GPS-Störungen durch Jamming und Spoofing befasst. Es ist sein letzter Artikel im aerokurier, denn Mark ist am 8. September nach schwerer Krankheit verstorben.

Umfrage: Ärger mit dem LBA

Der nebenstehende QR-Code führt auf unsere Website, wo der Link zur Umfrage bezüglich Ihrer Erfahrungen mit dem Referat L6 des Luftfahrt-Bundesamtes zu finden ist. Wir bedanken uns im Voraus für Ihre Teilnahme.



Lars Reinhold

Chefredakteur aerokurier

Inhalt Nr. 11

November 2025 69. Jahrgang

Motorflug

- 8 Die Stampe als UL
 Oldie-Feeling ohne Stress mit
 alter Technik? Ultralight Concept
 macht genau das möglich.
- 16 Auf nach Texel!
 Die holländische Nordseeinsel ist schnell zu erreichen und hat viel zu bieten.

Business Aviation

- 22 Embraer auf Erfolgskurs
 Mit einer Praetor 500 hat Embraer
 seinen 2000. Business Jet ausgeliefert.
 Grund genug für einen Besuch vor Ort.
- 26 GBAA Insights
 Ein Experte gibt Einblick in die Welt
 des Handels mit Business Jets.

Praxis

28 Langsamflug und Stall Speed
Die physikalischen Grenzen beim
Langsamflug führen häufig zu Unfällen. Wie lässt sich das verhindern?



lungen in der Luft-

fahrt immer wichtiger.









Solution of the second of the

Praxis

32 Unfallanalyse

Warum ein erfahrener Pilot im Steigflug seine Geschwindigkeit falsch einschätzte.

36 GPS-Fehler: Jamming und Spoofing Wenn das Navigationsgerät falsch anzeigt oder ganz ausfällt, kann eine GPS-Störung die Ursache sein.

Segelflug

- 50 Fünf Jahre mit der LS4
 Jan Reineke lässt seine Zeit mit dem
 Clubklasse-Flieger Revue passieren.
- 55 Vorschau zum Segelfliegertag Was die Organisatoren aus Hamburg für die Besucher planen.
- 56 Wandersegelflug mit dem OLC-Discus Noah Lichter berichtet über eine ausgedehnte Tour, bei der nur die groben Eckdaten vorab feststanden.

Geschenke-Special

62 Tipps für Piloten-Präsente
Wir haben uns umgeschaut, was man
dieses Jahr unter den Baum legen kann.

Magazin

72 Das LBA in der Kritik

Juristin Nina Coppik ist nach eineinhalb Jahren beim LBA ausgestiegen. Im Interview gibt sie einen Einblick in ihre Beweggründe.

76 Wie KI den Flugzeugbau beeinflusst Künstliche Intelligenz hält auch bei Entwurfsarbeiten immer mehr Einzug. Unser Artikel zeigt, was das bedeutet.

AirLeben

Nach sechs Jahren Pause ist das Mega-Event auf den Flugplatz am Fuß der Teck zurückgekehrt. Das aerokurier-Team war dabei.

Rubriken

- 3 Editorial
- 6 News
- 40 Leserforum
- 42 aerokurier-Markt
- 79 Termine
- 79 Impressum
- 90 Vorschau



Titelfotos: Adobe Firefly/Harald Hornig, Embraer, Philipp Prinzing, Jan Reineke, Ultralight Concept; Fotos: Adobe Firefly/Harald Hornig (1), Embraer (1), Patrick Holland-Moritz (2), Noah Lichter (1)

aerokurier gibt es



Neue Märkte für BRM Aero

FAA-Zulassung für Bristell B23

Der tschechische Hersteller BRM Aero hat die Zulassung der US-amerikanischen Luftfahrtbehörde FAA für den Ganzmetall-Tiefdecker Bristell B23 erhalten. Auf dieser Basis will der tschechische Flugzeugbauer seinen zweisitzigen Ganzmetall-Tiefdecker bei Flugschulen und Privatpiloten weltweit vermarkten, heißt es sinngemäß in einer Pressemitteilung. Seit 2009 wurden laut Hersteller mehr als 1100 Bristell-Flugzeuge auf vier Kontinenten ausgeliefert; sie haben sich vor allem im Schulungsbetrieb bewährt. Das Unternehmen plant, die Zertifizierung in den USA auf die gesamte B23-Familie auszuweiten, einschließlich der Versionen mit den Rotax-Motoren 912 iS. 915 iS. 916 iS und IFR-Varianten.





Nachfolgerin der G280

Gulfstream enthüllt die G300

Gulfstream Aerospace hat die G300 vorgestellt. Der Super Midsize Jet mit 3600 Nautischen Meilen Reichweite soll demnächst die G280 ersetzen. Auf einer Kundenveranstaltung unter dem Motto "Discover the Difference" an seinem Stammsitz in Savannah, Georgia, enthüllte Präsident Mark Burns feierlich ein Modell des Jets in Originalgröße und zeigte Fotos des ersten, bereits in Produktion befindlichen Flugzeugs. Der neue Business Jet kombiniert transatlantische Reichweite mit Kurzstreckenagilität, heißt es in einer Pressemitteilung. 3600 Nautische Meilen (6667 Kilometer) bei Mach 0.80 oder 3000 Nautische Meilen (5556 Kilometer) bei Mach 0.84 kann die G300 nonstop zurücklegen. Die maximale Reiseflughöhe ist in 45000 Fuß (13716 Meter) erreicht. Die Triebwerke für den Zweistrahler steuert Honeywell bei: zwei HTF7250G mit jeweils 33,9 Kilonewton Schub stehen im Datenblatt.



Nachruf

Abschied von Mark Juhrig

Ob Vergaserbrand, Differenzdruckmessung oder das richtige Drehmoment für den Zündkerzenwechsel - wenn es darum ging, einen komplizierten technischen Sach-



verhalt oder die Funktion von Aggregaten zu erklären, fand Mark Juhrig dafür die richtigen Worte. Über viele Jahre hat Mark immer wieder Texte für den aerokurier geschrieben, vor allem für den Praxisteil. Über den Modellflug war er zur manntragenden Fliegerei gekommen, hielt Lizenzen für Motorflugzeuge, TMG und ULs. In Otzberg im Odenwald zu Hause, war der Flugplatz Michelstadt seine fliegerische Heimat, wo er im Aero-Club Odenwald als Ausbildungsleiter wirkte. Ein Mensch, mit dem man gerne zusammenarbeitete, so behält die aerokurier-Crew Mark Juhrig in Erinnerung. Am 8. September ist der passionierte Pilot und Tüftler nach schwerer Krankheit verstorben. Unser Mitgefühl gilt seinen Angehörigen und Freunden.

Das Familienunternehmen Silver Cloud Air aus Speyer meldet Zuwachs in seiner Flotte: An Bord der Cessna Citation XLS mit dem Kennzeichen D-CAFE ist die Versorgung mit Koffein offenbar besonders wichtig. Tatsächlich befindet sich in der Kabine eine luxuriöse Kaffeemaschine, um die Passagiere auf ihren Reisen über den Wolken mit italienischer Barista-Kunst bei Laune zu halten. Aus der zuvor in Österreich registrierten OE-GIP wurde bei Silver Cloud Air die D-CAFE. Sie ersetzt eine Pilatus PC-24 des Unternehmens. Etwa sieben Wochen haben die Lackierarbeiten und die Registrierung in Deutsch-

land gedauert. Insgesamt betreibt der Operator sechs Flugzeuge: fünf Cessna Citation XLS und eine Cessna Citation CJ3. Nach eigenen Angaben ist Silver Cloud Air damit der zweitgrößte XLS-Betreiber in Deutschland.



Phantom 3500 von Otto Aerospace

Flexjet bestellt 300 Jets

Obwohl der Erstflug noch in ferner Zukunft liegt, setzt Flexiet auf die Phantom 3500 von Otto Aerospace. Der Operator hat als potenzieller Erstkunde eine Festbestellung über 300 Exemplare des Business Jets ohne Fenster platziert. Otto Aerospace verspricht ein "völlig neu entwickeltes, hocheffizientes Flugzeug, das dank bahnbrechender Laminarströmungsaerodynamik und präziser Vollcarbon-Verbundwerkstoffe den Treibstoffverbrauch um über 60 Prozent senkt". Die Phantom 3500 soll 2027 zum ersten Mal fliegen und ab 2030 ausgeliefert werden. Den Preis gibt der Hersteller mit rund 19,5 Millionen US-Dollar an.



